La regulación jurídica del transporte marítimo en la Roma antigua[*]

Fernando Jiménez Valderrama[**]

Recibido: febrero 4 de 2014 - Aprobado: junio 4 de 2014

Resumen

El ámbito del transporte marítimo fue muy importante en la antigua Roma. La "*civitas*" necesitaba proveerse de productos que venían de todo el mar Mediterráneo usando el transporte por mar. Las instituciones jurídicas romanas utilizaron costumbres creadas por otros pueblos expertos en navegación. En el derecho romano, el contrato denominado "*locatio-conductio*" se usó para regular el transporte marítimo. Algunos de estos contratos se usaron en el comercio y tienen un estrecho vínculo con los actuales contratos de transporte marítimo de mercancías tanto del C*ommon* L*aw* como del derecho continental europeo. Adicionalmente a la responsabilidad que surge de la aplicación de estos contratos, el derecho romano estableció una responsabilidad basada en la recepción de las mercancías llamada responsabilidad *ex-recepto*. Las soluciones jurídicas del Mediterráneo antiguo constituyeron una base sólida para construir el derecho romano. Las reglas marítimas del derecho romano explican algunas instituciones legales vigentes en materia de transporte marítimo y están aún vigentes a través de nuestro derecho.

Palabras clave: transporte marítimo, derecho romano, locatio-conductio, responsabilidad ex-recepto, responsabilidad del porteador, contratos de transporte marítimo de mercancías.

[*] Este artículo ha sido elaborado en el marco del proyecto de investigación financiado por la Universidad de La Sabana titulado: "Transformaciones del ordenamiento jurídico colombiano a partir de la vigencia de los Tratados de Libre Comercio con los Estados Unidos y la Unión Europea: el transporte marítimo, la protección de la propiedad industrial, la contratación pública, la actividad financiera y aseguradora y los derecho laborales de los trabajadores", el cual comenzó el mes de febrero del año 2013 participando el autor como co-investigador principal.

[**] Profesor y jefe del Área de Derecho Privado y de la Empresa de la Facultad de Derecho de la Universidad de La Sabana (Colombia). Abogado de la Universidad del Rosario (Colombia). Doctor en Derecho de la Universidad de Salamanca (España). Máster en Derecho de la Unión Europea por la Universidad Carlos III de Madrid (España). Ha sido profesor en las Universidades San Pablo–CEU, Complutense y Carlos III de Madrid y Director del Instituto Europeo de Estudios Marítimos. Es miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo y del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid (España). Correo electrónico: fernando.jimenez@unisabana.edu.co

Juridical Regulation of Sea Transportation in Ancient Rome

Abstract

The field of sea transportation was very important in ancient Rome. The "civitas" needed to be supplied with products coming from the entire Mediterranean Sea by using sea transportation. Roman legal institutions used habits created by other peoples with experience in navigation. In Roman law, the contract called "locatio-conductio" was used for regulating sea transportation. Some of these contracts were used for commerce and are strongly related to current sea transportation contracts from both Common Law and European Continental Law. In addition to the responsibility emerging from the application of these contracts, the Roman law set a responsibility based on the reception of goods, called "ex-recepto" responsibility. Legal solutions of ancient Mediterranean constituted a solid base for erecting the Roman law. Maritime rules of Roman law explain some legal institutions in force in relation to sea transportation and still in full force through our law.

Key words: Sea transportation; Roman law; locatio-conductio; ex-recepto responsibility; carrier responsibility; sea transportation contracts.

Introducción

Cuando los romanos accedieron a todos los rincones del Mediterráneo para fundar un imperio entraron en contacto con otros pueblos que ya para entonces eran expertos en navegación marítima y contaban con importantes cuerpos jurídicos en la materia, acuñados a través de muchos años. Ya para ese entonces, y por razones principalmente militares, Roma había tenido que desarrollar una flota naval que le permitiese combatir a sus enemigos y satisfacer sus necesidades de dominación (Gómez-Iglesias, 2010)[1]. La existencia de un Mediterráneo en paz, arbitrado por una única autoridad, permitía prever el desarrollo de un comercio que no había conocido precedentes[2]; ese proyecto, por su magnitud, exigía diseñar y mantener un sistema jurídico acorde con el tiempo.

Sin embargo, el pueblo romano, a través de sus juristas, prefirió, con un gran sentido práctico, antes que elaborar nuevos esquemas, adaptar muchas de las instituciones jurídicas que estaban vigentes en pueblos marítimos del Mediterráneo oriental. De esta forma, en el ámbito de la navegación marítima, el derecho romano se ve enriquecido con las soluciones acuñadas por diferentes pueblos mediterráneos, que en su época constituían la vanguardia jurídica en esta materia (Pardessus, 1845)[3].

Si bien, para los juristas romanos todo ese cuerpo jurídico existente en el Mediterráneo constituyó una base sólida sobre la cual construyeron sus propias instituciones jurídicas, también para nosotros, el mismo antecedente romano ha servido de columna vertebral para crear soluciones jurídicas aplicables a los problemas que se plantean en la navegación en el mundo actual, a tal punto que muchas de las instituciones vigentes son herederas de las romanas, y gran parte de las soluciones que ofrecen tienen una vinculación directa con las soluciones arbitradas en la Antigüedad.

Así, las instituciones jurídico-marítimas romanas, enriquecidas con los derechos de otros pueblos navegantes, vienen a constituir un antecedente importante a partir del cual se han elaborado las construcciones jurídicas actualmente vigentes. Los conceptos que fundamentaban la *locatio-conductio*, reguladora de la relación de transporte marítimo en el derecho romano, así como las distintas clases en las que esta se dividía continúan vigentes hoy en día, aunque modificados para adecuarse a las nuevas realidades históricas (Guzmán, 2012)[4].

En este artículo pretendemos establecer cuáles fueron las instituciones jurídicas reguladoras del transporte marítimo en la Roma antigua, analizando el contexto histórico y económico que promueve la aparición y evolución de estos instrumentos jurídicos. A partir de la descripción y analisis de estas instituiciones queremos igual-

[1] Indudablemente que existieron otros motivos para el desarrollo del sector marítimo en Roma. Así se puede resalta el "enorme número de transacciones económicas que se producían como consecuencia de la necesidad de traslado a Italia (y otros lugares del imperio) de productos de consumo. La transformación de Roma de urbe en orbe con la consiguiente necesidad de abastecer al ejército desplazado a gran distancia de la capital, exige disponer de productos y transporte para solucionar problemas de avituallamiento. Ya Augusto valoró perfectamente la importancia política del control del aprovisionamiento de la ciudad de Roma y del ejército y es a partir de ese momento que, mediante la creación de la Praefectura annonae, se asume bajo el control imperial la producción de dos grandes materias básicas para el consumo, el grano de Egipto y el aceite de Bética" (Gómez-Iglesias, 2010, p. 62).

[2] El factor más importante de la vida económica de comienzos del Imperio Romano fue, seguramente, el comercio. A este auge experimentado por el tráfico comercial contribuyeron de modo importante, junto con otros factores, la grandiosidad del sistema de caminos y la mayor seguridad que ofrecían estas vías de comunicación. Por otra parte, no hay que olvidar que el Imperio Romano englobaba dentro de sus fronteras algunos de los países más ricos y prósperos del mundo conocido.

[3] La alianza de los rodios con los romanos, les dio a estos últimos la oportunidad de conocer las leyes de un pueblo importante por su actividad marítima. Aunque bien es cierto que algunas de estas reglas fueron modificadas por los jurisconsultos o los magistrados romanos, especialmente para coordinarlas con el procedimiento.

[4] El interés en el estudio de las fuentes romanas es manifiesto en la necesidad de conocer la estructura y significación de los actuales contratos de transporte y arrendamiento de buque. En general, no solo en referencia al Derecho Marítimo, el estudio del Derecho Romano es esencial para entender las instituciones jurídicas actuales.

mente realizar las necesarias conexiones con las instituciones jurídicas actualmente vigentes, respecto de las cuales el ordenamiento jurídico romano es uno de sus más importantes antecedentes. Metodológicamente hemos acudido al análisis de las fuentes historicas, económicas y jurídicas sobre la materia, interpretadas con ayuda de la doctrina más relevante, teniendo como perspectiva también la utilidad de los resultados que se obtengan en el ámbito del derecho comparado. Es importante, igualmente, mencionar que esta investigación se realizó en desarrollo del proyecto de investigación DER-45-2012 de la Universidad de La Sabana que pretende en este punto estudiar las transformaciones que sufre en el derecho actual la responsabilidad del porteador marítimo por incumplimiento del contrato de transporte de mercancías. En este sentido, es particularmente importante el examen de los antecedentes de las instituciones actualmente vigentes en materia de responsabilidad del porteador, con la finalidad de entenderlas en su contexto actual y establecer sus posibles mutaciones en el futuro.

1. *El entorno económico y político que permitió el desarrollo de la locatio-conductio en el ámbito del transporte marítimo en roma*

El aprovisionamiento de mercancías procedentes de todo el Mediterráneo hacia la "civitas" tenía una gran importancia en la antigua Roma. Por ello, la actividad de la navegación marítima, a través de la cual se realizaba este abastecimiento, recibió desde los primeros tiempos de expansión una supervisión estrecha del poder político. En este punto podemos distinguir dos etapas de injerencia de la autoridad pública en la regulación de la actividad marítima: en la primera (que comprende los últimos años de la República y comienzos del Principado), el Imperio no constituía todavía una unidad homogénea, sino una inmensa confederación de distintas unidades políticas vinculadas, unas con mayor autonomía que otras a la "civitas" (Kunkel, 2009). Ello se tradujo en términos jurídicos en una regulación del tráfico marítimo a partir de diversos tratados comerciales, la concesión de exenciones y de beneficios a asociaciones que se dedicaban al comercio (De la Rosa, 1987)[5]. Podríamos afirmar, guardadas las proporciones, que en este período el transporte marítimo asumía un carácter de internacional. Posteriormente, ya en una segunda fase, la estructura de poder adquiere un carácter absorbente que se traduce en una activa política de intervención del transporte marítimo, con la finalidad de controlar el abastecimiento de Roma y de explotar fiscalmente la actividad comercial y de transporte (De la Rosa, 1987)[6]. Existía un alto grado de dominación sobre todos los pueblos que habitaban la cuenca mediterránea, por lo que las normas jurídicas reguladoras del transporte marítimo podemos considerarlas como normas internas (Arias, 1965). El tránsito entre estas dos etapas refleja la evolución de los poderes públicos en Roma, hacia una concentración de poderes en la persona del emperador, de cuya autoridad y reglamentación no pudieron escapar quienes realizaban profesionalmente el transporte marítimo, por cuanto su actividad despertaba un gran interés para el imperio.

[5] En la vida económica de los primeros siglos del imperio, no intervinieron directamente ni el emperador ni el Estado. La vida económica siguió su propia evolución. El comercio marítimo solo estaba gravado por los derechos de aduanas de cada provincia y de distribución, lo que facilitaba enormemente su desarrollo.

[6] En este interesante estudio el autor analiza las circunstancias bajo las cuales se desarrolló este cambio de actitud de las autoridades públicas romanas frente a la actividad comercial tanto en el interior del imperio como hacia el exterior, así como las diferentes formas jurídicas que asumió dicha intervención estatal: "… desde comienzos del Imperio hasta el Emperador Diocleciano, el principio general que preside las relaciones comerciales es el del máximo respeto a la iniciativa privada; contribuyendo a ello de modo importante el decidido apoyo que a estas ideas prestaron los juristas de la época clásica. Esta situación va a ir cambiando progresivamente a partir del emperador Diocleciano hasta llegar a un notable intervencionismo estatal que afectaría tanto al comercio interior como al exterior" (De la Rosa, 1987, pp. 1011-1025).

Tradicionalmente, la economía romana se había asentado en el sector agrícola. Aún en tiempos posteriores en los cuales resultaba indispensable una actividad marítima, seguía considerándose que la única actividad honorable era la agricultura. Aferrada a un esquema social en el cual los valores culturales y morales se habían desarrollado en torno al ejercicio de una única actividad económica, la nobleza romana era reacia a que sus miembros ejerciesen cualquier actividad mercantil, que se consideraba poco honorable, puesto que transmitía valores no acordes con las costumbres de los mayores. Así, los senadores y sus hijos tenían vetado el comercio marítimo con naves de capacidad superior a trescientas ánforas (equivalente a 80 hectolitros), según la *Lex Claudia* (hacia el 218 A. C.), y hasta ese tonelaje solo para su uso particular, apartándoles de esta forma del comercio, por lo cual, el ejercicio de este renglón económico era realizado por plebeyos y esclavos[7].

A pesar de las restricciones que imponía la tradición romana para el ejercicio del comercio, aquellos ciudadanos romanos interesados en el desarrollo de actividades económicas lucrativas, empezaron a vislumbrar las inmensas posibilidades que ofrecía la actividad comercial. Los beneficios que podían obtenerse a través de la actividad mercantil eran cuantiosos y rápidos frente a los que se podían alcanzar con otras actividades. Ello llevó a que los miembros de estas clases sociales buscasen alternativas que les permitiesen acceder a estos mercados sin dejar de observar las tradiciones sociales. Es decir, era necesario encontrar dentro de las rígidas instituciones que conformaban el *ius civile*, alternativas que permitiesen ejercer el comercio a través de diferentes instrumentos, pero percibiendo en sus propios patrimonios los beneficios que producía el ejercicio de estas actividades lucrativas.

[7] Ver Pardessus (1845); y Arias (1965).

2. *Formas de realización del comercio por interpuesta persona en roma*

Si bien la institución de la representación recibe en el derecho moderno un reconocimiento generalizado como fórmula para obtener la cooperación de otros sujetos en la celebración de negocios jurídicos, no sucedía así en el derecho romano. De acuerdo con las reglas establecidas en el derecho clásico romano para que una persona quedase obligada era necesario que participase personalmente en el acto que daba origen a la obligación (Jörs & Kunkel, 1965). A pesar del criterio rígido que caracterizó las soluciones del *ius civile*, el desarrollo de la vida económica imponía modificaciones a fin de crear un sistema que permitiese a los sujetos que intervenían en el ámbito económico actuar con facilidad. De esta manera, mediante las decisiones dictadas por los pretores, se establecieron alternativas que permitían que los actos celebrados por quien actuaba como intermediario no le obligasen exclusivamente sino que se entendieran vinculantes para el representado.

Los efectos representativos podían obtenerse a través de la denominada doctrinalmente *representación indirecta*[8]. A partir de las directrices establecidas en el derecho civil se entendía que quien actuaba en nombre de otro, en un primer momento adquiría para sí mismo y, por lo tanto, para obtener los efectos representativos debía en un acto posterior transferirlos al representado. La representación indirecta a través de la transferencia posterior de los efectos del contrato, aunque suponía el cumplimiento de la finalidad representativa alcanzada a través de otros medios, significaba un obstáculo para el adecuado desarrollo del sistema económico, en cuanto requería la celebración de dos actos independientes para alcanzar su finalidad, entorpeciendo así el desarrollo del comercio, actividad que requería agilidad.

[8] Ver Orestano (1967) y D'Ors (2004).

Entre otras, por las razones anotadas y ante la necesidad de crear mejores condiciones jurídicas para el desarrollo del tráfico comercial, el derecho pretorio y la jurisprudencia establecieron una serie de excepciones a la regla general que impedía la representación directa. Como en muchas otras instituciones de derecho romano, estas modificaciones vinieron de la mano del pretor por vía procesal: se empezaron a otorgar acciones a los terceros (llamadas *actiones adiecticiae qualitatis*) que contrataban con encargados del *pater familias* (*filii*, *servi* o terceros), para que en caso de que viesen incumplidos sus créditos pudiesen actuar directamente contra el mismo *pater familias* (Valiño, 1967).

3. *Utilización de individuos alieni iuris, esclavos y personas libres en el ejercicio del comercio*

Existían dos formas a través de las cuales un *pater familias* podía intervenir en el ejercicio del comercio utilizando interpuesta persona. El primero de los casos, que no constituye, como veremos más adelante, un verdadero supuesto de representación, se refiere a la actividad comercial desplegada por el *pater familias* utilizando los individuos a él sometidos bajo *patria potestas* o potestad dominical. En estos supuestos integramos las actuaciones que realizaban los individuos *alieni iuris* y los *esclavos* cuyos resultados benéficos se radicaban directamente en cabeza del *pater familias*. Para el derecho civil, estos individuos no eran más que meros instrumentos del *pater familias* en el ejercicio de diversas actividades en el ámbito jurídico y, en ambos casos, jurídicamente se entendía que los efectos beneficiosos de los actos realizados por ellos se ubicaban directamente en el patrimonio del *pater familias*. La idea fundamental que preside esta concepción es que en la familia no hay más que un único patrimonio cuyo titular es el *pater familias*, todos los demás componentes en sentido lato de la familia son órganos económicos del *pater* (Diez Picazo, 1979).

Inicialmente, esta vía de intervención en la actividad mercantil fue la más utilizada por quienes estaban interesados en los negocios. Además de constituir una vía ágil y eficaz presentaba ventajas importantes respecto a otros posibles mecanismos. Según las directrices del derecho clásico, el *pater familias* obtenía las consecuencias beneficiosas del acto, mientras que no participaba de las posibles pérdidas más que con el patrimonio que había comprometido directamente en manos del *filius* o del *servus*. Precisamente, el hecho de esta ausencia de garantía en el cumplimiento de las obligaciones frente a terceros estimuló la modificación del sistema por parte del derecho pretorio que le otorgó acción a los terceros contratantes para proceder directamente contra el *pater familias* ante un eventual incumplimiento de sus obligaciones.

Igualmente, también el individuo *sui iuris*, tenía en sus manos otra posibilidad de ejecutar el comercio a través de interpuesta persona, esta vez utilizando otro individuo libre como encargado en la ejecución de la actividad comercial. Realmente, este supuesto es el constitutivo de una verdadera representación, puesto que en él existen dos personas independientes entre quienes hay una relación jurídica, en virtud de la cual una actúa vinculando a la otra. Se trata de una situación diversa a la anteriormente mencionada, en la que el supuesto representante no tenía personalidad jurídica sino que actuaba como un mero instrumento de otro (el *pater familias*) quien desde un primer momento se vinculaba a la obligación.

Las circunstancias concretas que rodeaban la actividad marítima obligaban con frecuencia a que quien estaba al mando de la aventura marítima y contrataba con terceros (normalmente el *magíster*[9]), por razón de la lejanía, estuviese impo-

[9] Formaban parte de la expedición marítima el dominus navis, el exercitor navis, y el magister. El dominus navis era el propietario del buque, que frecuentemente utilizaba, para la realización de la actividad de navegación, a otros individuos (filii, servii o individuos libres). La posición del exercitor navis, la podía asumir bien el mismo propietario del buque, si directamente ejercía la

sibilitado de acudir directamente al destinatario final del negocio jurídico[10] –*dominus navis* o *exercitor navis*, según el caso– (De Martino, 1980). Consecuencia de ello fue el otorgamiento de eficacia representativa a estos negocios jurídicos, constituyéndose así una de las excepciones a la regla general del *ius civile* que impedía la representación en la celebración de negocios jurídicos privados.

Sin perjuicio de que la estructura subjetiva que fundamentaba el ejercicio de la actividad comercial marítima en Roma, la examinaremos con mayor profundidad en apartados posteriores; es realmente importante destacar, por el momento, cómo la realización del comercio marítimo constituyó una excepción al principio que negaba la representación, y aún más, que dicha excepción tuvo ante todo un sustento procedimental más que sustancial. Es decir, el pretor romano, antes que configurar una institución de representación para regular estos supuestos de colaboración entre personas en la celebración de negocios jurídicos, otorgó acciones a los terceros que contrataban con estos intermediarios para hacerlo directamente contra el paterfamilias. La vía procesal utilizada era la *actio exercitoria*[11], mediante la cual un tercero que hubiese contratado con el *magister* podía exigir directamente al *dominus navis* o al *exercitor navis*, según quien fuese el destinatario final del contrato, las consecuencias de un eventual incumplimiento de la obligación (Bonfante, 1979). De esta manera, a pesar de que no se consagraba formalmente la representación, tal como la entendemos actualmente, en la práctica, el procedimiento nos llevaba a cumplir con la finalidad propuesta, que no era otra que radicar los efectos del contrato en la persona que realmente contrataba y no en su intermediario (Jörs & Kunkel, 1965).

4. *La "locatio-conductio" como instrumento regulador del transporte marítimo en el derecho romano*

A diferencia de nuestros ordenamientos jurídicos, en Roma no existió una construcción jurídica independiente y especializada que regulara los temas de transporte marítimo. Para regular las relaciones jurídicas que surgían en el ejercicio de la actividad naviera se acudió a instituciones tradicionales del derecho civil romano. En este sentido, las instituciones jurídicas tradicionales del *ius civile* mostraron un alto grado de flexibilidad (especialmente a través de la actividad desplegada por el pretor) en la solución de los diferentes problemas que se planteaban en el tráfico marítimo, mutándose y brindando soluciones racionales y eficaces a estos asuntos (Fernández-Guerra, 1989). Paralelamente a esta ausencia de especialidad en normas que regularan el tráfico marítimo, los juristas romanos, atendiendo a un gran sentido práctico, se preocuparon por otorgar acciones procesales a todos aquellos que por necesidades de transporte contratasen con navieros, antes que elaborar construcciones jurídicas teóricamente complejas que regulasen esta actividad económica. Esta idea es la que explica la confección que ellos hicieron sobre los contratos de utilización del buque (Martínez, 1991).

---

actividad de navegación, o bien persona distinta sobre la cual recayeran los efectos jurídicos de los negocios celebrados en ejecución de la expedición marítima. Por último, el magister navis, quien asumía las tareas de verdadero capitán del buque, era el que normalmente estaba al frente de la expedición marítima y quien contrataba con terceros. Su designación era hecha directamente por el dominus navis o bien por el exercitor navis.

[10] Esta era la situación que normalmente se presentaba. Sin embargo era posible que quien dirigiese la expedición marítima fuese directamente el dominus navis o el exercitor navis, caso en el cual, como es obvio, percibía en su patrimonio los efectos de su actividad comercial. En estos eventos no cabe por tanto hablar de una eventual representación.

[11] La actio exercitoria se aplicaba en el ámbito comercial marítimo, es decir, en aquellos negocios celebrados por el dominus o el exercitor con terceros a través de intermediarios (bien sean filii, servi o bien hombres libres), en el ejercicio de la actividad que hoy podríamos denominar naviera. Su finalidad era permitir a estos terceros demandar en juicio a los verdaderos contratantes. Si bien fue una acción que originalmente se otorgó a quienes contrataban con alieni iuris o esclavos, pronto se extendió a los supuestos en que el intermediario era un sujeto libre, que ejercía el comercio con base en una relación preexistente con el dominus o exercitor, que le autorizaba a hacerlo en su nombre. Finalmente, debemos recordar, que la misma finalidad que perseguía la actio exercitoria en el comercio marítimo, la cumplía la actio institoria en el comercio terrestre.

Esta misma flexibilidad en las instituciones de derecho civil fue la que permitió la coexistencia de vías jurídicas para la realización del transporte de mercancías. Todo aquel que quisiera desarrollar esta actividad tenía a su disposición diversas figuras contractuales para atender su necesidad de traslado de mercancías, dentro de las cuales encontramos ante todo la *locatio-conductio*, y posteriormente el contrato innominado *do ut facias*, el contrato real de depósito y el pacto pretorio implícito, reflejado por el hecho del *recipere* (*receptum nautarum*) (Rubio, 1953; y Arias, 1965).

En nuestro caso, dentro de los diferentes mecanismos jurídicos utilizados con fines de transporte, debemos destacar la institución de la *locatio-conductio*, como el principal antecedente en el derecho romano de lo que hoy llamamos contratos de transporte de mercancías por mar (García, 1978)[12].

Bajo la denominación de *locatio-conductio* se agrupaban en el derecho romano figuras contractuales con finalidades diversas, pero cuyo tratamiento unitario venía justificado por la presencia de una *entrega* o *colocación* temporal de algo en manos de alguien, quien a su vez asumía la contraprestación de restituirla. Quien realizaba la entrega se denominaba *locator* y quien recibía temporalmente adoptaba el nombre de *conductor*[13].

Se distinguieron tres tipos de *locatio-conductio* (Guzmán, 1996)[14]. En primer lugar la *locatio-conductio rei*, en la cual el *locator* entregaba una cosa temporalmente al *conductor*, quien asumía la contraprestación de restituirla. En segundo lugar, la *locatio-conductio operis*, en la cual el *locator* se obliga a "entregar" o "colocar"[15] (a través del oportuno encargo) una obra determinada al *conductor* y a pagar a este un precio convenido por su realización; por su parte el *conductor* debería ejecutar el encargo y entregar (restituir) al *locator* la obra realizada[16]. Finalmente, como tercer tipo de *locatio conductio*, existía la *locatio conductio operarum*, a través de la cual el *locator* "entregaba" la realización de un trabajo o la prestación de un servicio en manos del *conductor*, quien beneficiándose de él, debía pagar un determinado precio.

En la *locatio-conductio rei*, el elemento correlativo a la prestación de entrega de la mercancía por parte del *locator* era la obligación de restitución por parte del *conductor*. Esta característica distinguía los contratos de *locatio-conductio rei*

[12] La doctrina inglesa, siguiendo el esquema romano, ha dividido los contratos de explotación del buque en: locatio navis, cuando hay una cesión del buque con sus partes; locatio navis et operarum magistri et nauticorum, cuando hay cesión de la nave en condiciones para realizar la empresa marítima (nave, dotación del buque y servicios del capitán y la tripulación), bien reservándose u otorgando el poder de mando al fletador, y finalmente la locatio operis vehendarum mercium, en la que existe un contrato de transporte marítimo, y por tanto el propietario u arrendatario se obliga a transportar en el buque las mercancías de terceros (Garrigues, 1983).

[13] La locatio conductio abarca una pluralidad de tipos específicos, todos reconducibles, sin embargo, aun prototipo teórico, consistente en entregar o "colocar" (locare) un "arrendador" (locator) cierta cosa en manos de un "arrendatario" (conductor), quien la "lleva" (conducere) para hacer algo con ella; aparte lo "colocado" siempre debe intervenir un precio o "merced" (merces); pero en algunos casos es pagada por el conductor y en otros por el locator, según quien sea el que obtenga la ventaja en la cosa.

[14] Originalmente la jurisprudencia romana comprendía distintos contratos dentro de la locatio-conductio sin establecer ninguna sistematización. La clasificación de los diferentes contratos que la integran es obra de la Pandectística.

[15] En el tratamiento de las obligaciones que nacen en los diferentes tipos de locatio-conductio utilizaremos los vocablos entrega y colocación porque consideramos que son los que mejor pueden describir las conductas a realizar por la partes. El vocablo arrendar puede prestarse a alguna confusión por la diferencia que existe entre la institución romana de la locatio-conductio y el moderno contrato de arrendamiento, como veremos más adelante.

[16] Nótese como en este tipo de locatio-conductio viene invertida la denominación de las partes del contrato respecto a la terminología que adopta el derecho moderno en el arrendamiento. Algunos autores han justificado esta diferencia por el fundamento diverso de una y otra institución. Mientras en la locatio-conductio la entrega temporal constituye el elemento principal que caracteriza estos contratos, en el derecho moderno, el elemento que determina el arrendamiento es el precio (merces) que hay que pagar por el uso del bien (la voz arrendamiento -renta- da más importancia a la retribución por la ventaja obtenida que al acto mismo de "colocar" la cosa). Ello explica que mientras en el contrato de arrendamiento actual, el arrendatario siempre es el que paga un precio por la utilización temporal de una cosa, en la locatio-conductio operis, el arrendatario (conductor) es quien recibe un precio por la realización de una obra (por ejemplo el transporte) que es "colocada" por el arrendador (locator).

de aquellos otros, que como la *emptio-venditio*, también implicaba la entrega de una cosa, pero en forma definitiva. Mientras en la *emptio-venditio* el comprador que recibía la cosa en forma definitiva asumía como contraprestación el pagar un precio (*pretium*), en la *locatio-conductio rei*, el *conductor* debía restituir la cosa a él entregada pagando el precio de su uso temporal.

No es necesario, de acuerdo con el propósito de este artículo, enumerar las diferentes posibilidades contractuales que podían quedar integradas dentro de la figura de la *locatio-conductio*. Sí debemos destacar, como realmente importante, el hecho de que por diferentes que fuesen las finalidades perseguidas existían dos elementos siempre presentes, entrega y restitución, que de alguna forma determinaban que la jurisprudencia romana las hubiese agrupado para darles un tratamiento procesal uniforme (Martínez, 1991).

5. Formas contractuales de locatio-conductio a través de las cuales se realizaba el transporte marítimo

La figura de la *locatio-conductio* asumió formas especiales en la regulación del transporte marítimo de mercancías en Roma. Podemos distinguir tres formas principales de *locatio conductio*: *locatio-conductio navis*, *locatio-conductio navis et operarum magistri et nauticorum* y la *locatio-conductio operis vehendarum mercium*. En la primera de estas tres categorías (*locatio-conductio navis*), el *locator* entregaba la nave al *conductor* con la obligación correlativa de este de restituirla una vez transcurrido el término pactado. Por su utilización temporal el *conductor* estaba obligado a pagar un precio al *locator*. La segunda especie de *locatio-conductio* (*locatio conductio navis et operarum magistri et nauticorum*) no constituye más que una variante de la primera especie, en la cual se entregaba la nave debidamente dotada, equipada y tripulada, es decir, lista para realizar la travesía marítima. Si bien las dos especies anteriores podríamos afirmar que incorporan principalmente elementos de la *locatio-rei*[17], la última figura contractual (*locatio-conductio operis vehendarum mercium*) se asimila más a una *locatio-conductio* de la clase *operis*. En ella, el *locator* entregaba la mercancía (de la cual normalmente era propietario), al *conductor* (*dominus navis* o *exercitor*) quien asumía la obligación de alcanzar un resultado: restituir la mercancía en el sitio de destino[18].

5.1 Las partes en la locatio-conductio

Hacían parte de la expedición marítima en Roma el *dominus navis*, el *exercitor navis*, el *magister* y la tripulación (Arias & Arias, 1977). Dentro de ellos, solo los tres primeros son importantes desde el punto de vista contractual, en cuanto el desarrollo de sus funciones incidía directamente en la celebración y la ejecución de la *locatio-conductio*. El *dominus navis* era el propietario de la nave, quien podía desarrollar por sí mismo la explotación del buque, asumiendo directamente las consecuencias jurídicas propias del desarrollo de la actividad comercial marítima, o bien podía actuar en el comercio marítimo a través de otra persona (*exercitor navis*). El *magíster*, quien actuaba como capitán o patrón de la nave, además de sus deberes de mando de la nave, desempeñaba un papel fundamental en lo referente a la contratación del transporte de mercancías encargada por terceros. Podía ser designado por el propio *dominus navis*, o por el *exercitor navis* y con frecuencia era quien contrataba directamente con terceros interesados en el transporte, debido a su posición frente a la expedición marítima. Quienes contrataban con

[17] Decimos principalmente puesto que normalmente estos contratos incorporaban elementos de transporte (por ejemplo la obligación del magister de consignar la mercancía salva en el puerto de destino).

[18] Nótese que en la locatio-conductio operis vehendarum mercium, el objeto del contrato ya no es el buque sino las mercancías. En este tipo contractual aparecen múltiples obligaciones, de las cuales la fundamental que caracteriza el contrato, es el deber de restituir las mercancías antes recibidas. Todas las demás obligaciones (dentro de ellas la del traslado de las mercancias) se encontraban en una situación secundaria. Cuando la obligación de traslado de la mercancía aparece como principal, definitoria del contrato, se conforma la base sobre la cual se estructura el actual contrato de transporte.

este la realización del transporte podían judicialmente dirigirse contra el *dominus* o bien contra el *exercitor*, según fuera quien asumiese la posición de naviero[19], es decir, en quien se produjesen los efectos económicos del contrato por virtud de la posición representativa que ejercía el *magíster* (Arias & Arias, 1977).

El *exercitor*, quien asumía una verdadera posición de naviero, podía vincularse al *dominus navis* en diferentes formas (bien como usufructuario de la nave, *conductor* en una *locatio-conductio rei*, o estar sometido a patria potestad, o potestad dominical). Igualmente, la vinculación del *magister* con el *dominus* o el *exercitor*, según quien asumiese la posición de naviero, podía tener múltiples orígenes (contrato de mandato, sometimiento al pater familias como *filii* o *servii*).

Dentro del esquema de la *locatio-conductio navis*, la parte deudora de la obligación de entrega de la nave para su utilización estaba conformada por el *locator* (*dominus*), quien podía vincularse él personalmente o a través de sus *filii* o de sus *servii*. En el otro extremo de la relación contractual encontramos al *conductor*, quien recibe temporalmente el buque con la finalidad de explotarlo, a cambio de un precio establecido. Su obligación era la de restituir la nave una vez utilizada por el tiempo convenido.

En la *locatio-conductio vehendarum mercium*, quien asumiese la posición naviera (que podían ser el *dominus* o el *exercitor navis*) debía restituir la mercancía una vez efectuado su traslado. Al igual que en el caso anterior la obligación podía asumirse personalmente o a través de otro sujeto, caso en el cual era el *dominus* o el *exercitor*, es decir, los destinatarios finales del contrato, quienes en cada caso constituían la parte contratante. La otra parte contractual la conformaba el *locator*, quien entregaba inicialmente la mercancía para su traslado y pagaba el precio de su transporte al *conductor*, quien asumía la obligación de restituirla en el puerto de destino.

5.2. *La responsabilidad por incumplimiento de la obligación de entrega del buque (locatio-conductio navis) o de restitución de la mercancía (locatio-conductio vehendarum mercium).*

Conocido el marco contractual de la *locatio-conductio*, en el cual podemos distinguir tanto las diferentes obligaciones que surgen por su celebración como los sujetos que las asumen, podemos concentrarnos en el análisis de la responsabilidad de quien, de acuerdo con el planteamiento antes realizado, se constituye en parte deudora de la obligación de entrega de la nave o de restitución de la mercancía (*locator* en la *locatio-conductio navis* y *conductor* en la *locatio-conductio vehendarum mercium*), antecedente mediato de la figura moderna del naviero. A estos efectos intentaremos responder los siguientes interrogantes: en un contrato de *locatio-conductio* ¿quién respondía cuando había incumplimiento de la obligación de entrega de la nave o de restitución de la mercancía y cuándo debía hacerlo?

a) Determinación del sujeto responsable en la *locatio-conductio*

En los extremos de la relación contractual *locatio-conductio* encontramos, de un lado, al *locator*, y del otro al *conductor*. La parte acreedora de la obligación de entrega de la nave (*conductor* en la *locatio-conductio navis*) o de restitución de la mercancía, una vez efectuado su traslado al lugar de destino (*locator* en la *locatio-conductio vehendarum mercium*) normalmente estaba integrada por cualquier persona que, desarrollando o no actividades de comercio, tenía en un momento dado la necesidad de disponer de un buque o

[19] A pesar de que el concepto de naviero surge históricamente en un momento posterior causado, entre otras razones, por la separación que se da en la empresa comercial marítima entre la actividad de navegación de la actividad comercial, utilizamos en este apartado el término "posición naviera" como recurso descriptivo de la situación que asumían el dominus navis o el excercitor navis cuanto sobre ellos recaían los efectos jurídicos de los contratos celebrados en desarrollo de una expedición marítima, por ser precisamente ellos quienes realmente ejercían el comercio marítimo, bien sea personalmente o a través de otros sujetos que actúan como intermediarios.

de realizar un transporte. En el otro lado, como parte deudora de esas mismas prestaciones, normalmente se encontraba el propietario de la nave (*dominus navis*) en la *locatio-conductio rei*, o bien el *exercitor navis*, en la *locatio-conductio vehendarum mercium*; también el *dominus navis*, si asumía la explotación comercial del buque[20].

A efectos de facilitar el tráfico económico, era importante que el sistema jurídico garantizase a la parte acreedora de la obligación de entrega del buque o de restitución de la mercancía la posibilidad de acceder a mecanismos de protección ante un eventual incumplimiento de las obligaciones de las cuales eran acreedores. Según hemos afirmado, la actividad de explotación de la nave normalmente no era realizada por su propietario –el paterfamilias, titular de un patrimonio que podía ser perseguido por sus acreedores–, sino por individuos que por encargo del mismo, desde su calidad de *alieni iuris* o de esclavos, ejercían la navegación.

Como antes hemos examinado en el derecho civil tradicional, para que el *pater familias* quedase vinculado por los actos ejercidos por quien pretendía actuar en su nombre, era necesario que este último transfiriese todos los derechos y obligaciones adquiridos en su posición contractual, sistema que se ha llamado de representación de intereses o indirecta (Díez Picazo, 1979). Por razones de conveniencia y practicidad, nuestra materia constituía una excepción a este principio; se entendía que la gestión realizada por el "representante" repercutía directamente en el patrimonio del *dominus*, por lo cual el tercero que contratase con el *magíster* (bien sea que este fuese *filii*, *servii* o un hombre libre) tenía la posibilidad de interponer acción contra el *dominus* o el *exercitor*, según quien asumiese los efectos del contrato. De esta forma, a pesar de no contar con una representación directa, en la práctica se alcanzaba esta finalidad por la vía procesal. El respaldo que daba el saber que se contrataba con el *dominus* o el *exercitor navis*, era el hecho que estimulaba a los propietarios de mercancías a contratar su transporte (Pugliese, 1957).

b) La responsabilidad *ex-recepto*

El derecho romano, al regular las relaciones que surgían por el transporte marítimo de mercancías, no creó un conjunto de normas autónomas e independientes que respondiesen a esta especialidad concreta, sino que hizo uso de instituciones ya creadas en el derecho civil, para solucionar a través de estas s los problemas que en la práctica se iban presentando. Por otro lado es necesario mencionar que la *locatio-conductio*, como institución civil, más que una categoría conceptual tenía una fuerte base procesal en cuanto reunía bajo su noción una serie de supuestos que tenían un tratamiento determinado por obedecer a supuestos jurídicos con una misma estructura obligacional: entrega de una nave o de mercancías con la consiguiente obligación de restitución (Guzmán, 1996)[21].

El eventual incumplimiento en el contrato de *locatio-conductio* otorgaba a los contratantes la posibilidad de interponer ante el magistrado correspondiente diferentes acciones: de manera general la *actio ex-locato*, la *actio ex-conducto*, pudiendo también interponer la *actio furti*, la *actio damni* y la *actio ex-recepto*. Todas ellas tenían contenidos diferentes a pesar de ser diversos mecanismos con finalidad única en el ambito marítimo en la garantía de cumplimiento de las prestaciones constitutivas del hecho transporte de mercancías, jurídicamente regulado en las distintas clases de *locatio-conductio*.

Tanto la *actio ex-locato* como la *actio ex-conducto* podían ser utilizadas por el *locator* o el *conductor*

[20] Ver Pardessus (1845) y Arias y Arias (1977).

[21] El edicto del pretor da una acción especial en contra de los "navegantes" (nautae, palabra esta que la jurisprudencia entendió limitada a los exercitor navis), los "hoteleros" (caupones: "mesoneros, venteros") y los empresarios de establos (stabularii), cuando actúa personalmente o por medio de sus "factores de comercio" (magistri navis o institores, respectivamente) en relación con los objetos personales introducidos en la nave, la posada o el establo por sus cliente.

respectivamente, para obtener satisfacción a sus créditos dentro del marco *locatio-conductio*[22]; por tanto, el contenido de la acción dependía de la clase de contrato que se celebrara y de la posición que en dicho contrato tuviese el accionante. En la *locatio-conductio navis*, el *locator* podía hacer uso de la actio *ex-locato* cuando el *conductor* no realizaba el pago del precio o no restituía la nave entregada una vez transcurrido el plazo o la condición fijada para su devolución, mientras en la *locatio-conductio vehendarum mercium*, el *locator* (normalmente el propietario de la mercancía) podía utilizar esa misma acción en situaciones de pérdida de la mercancía. Igualmente sucedía en lo que se refiere a la posición de *conductor*: si se trataba de una *locatio-conductio navis*, la *actio ex-conducto* le permitiría reclamar la entrega del buque para su explotación, mientras que en la *locatio-conductio vehendarum mercium*, dicha acción era utilizada para reclamar el precio de la obra: la realización del transporte. Como puede verse las acciones *ex-locato* y *ex-conducto* van asociadas a una específica posición contractual dentro de la *locatio-conductio*, por lo cual es necesario entenderlas en el marco de cada clase de contrato.

Paralelamente a las acciones propias del contrato de *locatio-conductio*, era posible utilizar otras acciones que poseían un contenido específico: *actio in factum*, *actio oneris aversi*, *actio furti*, *actio in factum adversus nauta* y la *actio ex-recepto*. Labeo[23] aconsejaba utilizar la *actio in factum* en aquellos casos en que sea dudoso distinguir si se trata de un contrato de *locatio-conductio navis* o de *locatio-conductio vehendarum mercium*. El procedimiento iniciado en el ejercicio de dicha acción, obligaba al magistrado, luego de definir el supuesto de hecho, a determinar la prestación a realizar por el demandado según las exigencias de la buena fe y juzgar de acuerdo con dicha determinación. La *actio oneris aversi*[24] era otorgada en aquellos supuestos de *locatio-conductio navis* de espacios determinados a los propietarios de géneros homogéneos perdidos transportados en la misma nave, siempre que no se hubiesen individualizado previamente. Por su parte la *actio furti*, tal como expresa su nombre, se otorgaba al propietario de las mercancías entregadas en transporte en los eventos de robo de las mismas. Así como la *actio damni in factum adversus nautas* se incoaba en casos de destrucción de la mercancía mientras estaba a bordo del buque, y por tanto, bajo la custodia del encargado de su transporte.

Finalmente, completaba el marco protector, la *actio ex-recepto*, cuya introducción en el derecho pretorio venía justificada por el deseo de dar una mayor agilidad y sencillez al procedimiento. Es particularmente interesante examinar las relaciones de esta acción con las demás acciones, concretamente con las acciones derivadas de la *locatio-conductio* (*ex-locato* y *ex-conducto*). Al respecto existen dos tesis que tratan de explicar su contenido y aplicabilidad teniendo en cuenta su ubicación cronológica (Thomas, 1960). Así, en una primera, se afirma la mayor antigüedad de la *actio furti* y la *actio damni*, a las cuales la *actio ex-recepto* vino posteriormente a integrarse. Dentro de esta cronología, las últimas acciones otorgadas por el pretor serían las *actio ex-locato* y la *actio ex-conducto*.

Por el contrario, los partidarios de una segunda tesis afirmaban que la *locatio-conductio* y las acciones a ella asociada son anteriores a la *actio ex-recepto*. La responsabilidad que se impone a quien realizaba el transporte (*conductor* en la

[22] Al igual que también podían ser utilizadas para obtener el reparto de las pérdidas por mercancías arrojadas al mar para salvar la expedición marítima. Así la Lex Rhodia de Iactu (D. 14,2) establecía que los propietarios de las mercancías que el capitán hacía arrojar al mar para salvar la nave, en momentos de peligro, debían ser indemnizados por el armador de la nave y por los dueños de las mercancías salvadas. Procesalmente los que sufrieran pérdidas tenían a su favor la actio locati contra el armador, y éste disponía, a su vez, de la actio conducti, ejercitable frente a los dueños de las mercancías salvadas. El reparto de las pérdidas se hacía en proporción al valor de la nave y del cargamento salvado.

[23] D, 19, 5, 1 (En Martínez, 1991).

[24] Acción derivada del contrato de transporte, pretoria y posiblemente penal y quizás anterior a la actio locati, no inserta en el Edicto Perpetuo por haber caído en desuso en época de Augusto (D. 19, 2, 31).

locatio-conductio vehendarum mercium) era originalmente estricta y el *receptum* fue introducido como parte de una política para mitigar esta rigidez.

Si tenemos en cuenta que el origen de la *actio ex-recepto* vino dado por el deseo del pretor de ajustarse a una situación de tráfico marítimo que exigía mecanismos procedimentales más ágiles de los que estaban vigentes, parece más apropiada la tesis que sostiene que la *actio ex-recepto* es posterior a las acciones *ex-locato* y *ex-conductio*[25]. El *receptum*, como hecho justificador de una acción procesal si no se producía la restitución es, sin duda alguna, un avance en la transformación del derecho romano para ponerse a tono con las necesidades exigidas por el comercio marítimo, constituyéndose en el fundamento de la obligación y consiguiente responsabilidad del *conductor*. En virtud de la recepción de la mercancía, quien la transportaba estaba por tanto obligado a restituirla al término de su traslado en el lugar convenido. Si no se producía dicha restitución su propietario podía interponer una acción (*ex-recepto*)[26] contra quien hubiese incumplido la restitución en el puerto de destino (Ménager, 1960)[27]. El *receptum nautarum* constituyó una forma ágil, sin formalismos, a través de la cual se constituía la relación jurídica y en virtud de la cual, ante su incumplimiento, se justificaba su responsabilidad.

6. *Vinculación con las instituciones de transporte marítimo de mercancías actualmente vigentes*

El examen realizado sobre las principales formas de realización del transporte marítimo de mercancías en el derecho romano nos permite asociar la estructura de estas instituciones con las actuales figuras jurídicas reguladoras de esta actividad económica.

Un primer punto que debemos destacar es el carácter eminentemente práctico de las instituciones romanas. A pesar de que en su origen las soluciones jurídicas estaban fuertemente influídas por una estructura rigurosa y excesivamente formal, paulatinamente, a partir principalmente del derecho pretorio, las soluciones jurídicas pronto se adaptaron a las necesidades económicas y sociales, en este caso, especialmente referidas a los requerimientos del comercio marítimo.

La configuración de la *locatio-conductio*, establecida siguiendo una estructura elemental (la entrega de algo a alguien con la obligación correlativa de restituirla), permitió dar origen a diversos tipos de contratos como son los actuales contratos de arrendamiento, contratos de obra y contratos de transporte, entre otros.

Todas estas figuras mantienen así un origen común con interesantes puntos de confluencia. Particularmente, en lo que se refiere al transporte marítimo, estas formas contractuales se especializaron en distintos tipos, como eran las denominadas *locatio-conductio navis*, *locatio-conductio navis et operarum magistri et nauticorum* y la *locatio-conductio operis vehendarum mercium*.

A su vez, en referencia a las modalidades anotadas anteriormente para la ejecución del transporte marítimo de mercancías, podríamos

[25] Thomas llega a una conclusión distinta: la actio furti y la actio damni in factum eran acciones propias de la locatio-conductio navis, mientras que el receptum fue introducido para alcanzar propósitos generales asociados a la locatio-conductio rerum vehendarum.

[26] La responsabilidad ex-recepto fue establecida como especial respecto a los objetos que se entregaran para el transporte marítimo. Tuvo origen en la costumbre del nauta de comprometerse, de palabra o en anuncios, a cuidar las cosas comprometidas en el transporte (salva fore recipere). Este principio se amplió en el derecho clásico interpretándose en el sentido que la simple entrega de las cosas del huésped eran causa suficiente para la responsabilidad de quien las recibiese y de aquí que se considerara no ser necesaria una declaración expresa asumiendo la responsabilidad de guarda de aquellas.

[27] El "patrón" de la nave estaba obligado a cuidar y velar por la conservación de los objetos que hayan sido cargados por el transportador. Respondía de todos los daños que hubiesen sido causados por fuerza mayor. El derecho a reclamar los objetos cargados, o de perseguir la reparación de daños podía ser ejercido por aquel que los había entregado para transportar, sea pagando un flete o gratuitamente, sea que les pertenezcan o los tenga en custodia.

afirmar que cada una de estos contratos guarda una estrecha semejanza con formas actuales reguladas positivamente en nuestro Código de Comercio bajo el concepto de contratos de explotación del buque.

De esta manera, al centrar la *locatio-conductio navis* y la *locatio-conductio navis et operarum magistri et nauticorum* en el contenido contractual alrededor de la "nave", existe una estrecha similitud con las figuras actuales fletamentarias que giran también alrededor de la nave como objeto del contrato.

Recordemos, en este punto, que el artículo 1666 del Código de Comercio colombiano define por fletamento como el "contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una prestación, a cumplir con una nave determinada uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro del plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan". A su vez, el Código de Comercio chileno establece en el artículo 927: "Cuando el dueño o armador pone la nave a disposición de otro, para que este la use según su propia conveniencia, dentro de lo términos estipulados, el contrato toma el nombre de fletamento. El que pone la nave a disposición de otro se denomina fletante y el que la usa, fletador".

Por otro lado, la estructura de la *locatio-conductio operis vehendarum mercium*, cuyo eje obligacional gira alrededor de la mercancía, constituiría el antecedente de los actuales contratos de transporte marítimo de mercancías[28].

Finalmente, correspondería hacer alguna breve referencia a los aspectos procesales de la institución. En este sentido debe destacarse la flexibilidad del derecho romano para permitir mecanismos procesales ágiles y adecuados a través de la denominada "*actio ex recepto*".

La adopción de este mecanismo procesal dotó de mayor agilidad a la negociación marítima, al permitir accionar por incumplimiento de las prestaciones debidas cuando simplemente se había recibido la mercancía para su transporte. El hecho de la mera recepción de la mercancía permitía exigir su entrega en el puerto de destino.

Si bien desde la perspectiva de los ordenamientos jurídicos mercantiles actuales, construídos a partir del reconcocimiento de la consensualidad contractual, la responsabilidad *ex recepto* no debería suscitar mayor interés, sí debemos reconocer que constituyó un paso importante en el diseño de mecanismos regulatorios ágiles, adecuados en la realización del transporte marítimo, necesarios incluso en un mundo caracterizado por el importante volúmen de negociaciones que requieren contar con instrumentos prácticos que brinden agilidad manteniendo la necesaria protección a la seguridad jurídica.

7. Conclusiones

El transporte marítimo en la Roma antigua tuvo dos etapas de regulación jurídica: la primera comprende los últimos años de la República y comienzos del Principado, y se caracteriza por la prevalencia de tratados internacionales, concesión de exenciones y beneficios a asociados que se dedicaban al comercio. En una segunda etapa, a partir del Principado y a lo largo del Imperio, existe una fuerte intervención de las autoridades públicas por controlar un sector estratégico para la economía y supervivencia del Imperio y de la ciudad de Roma en particular.
Con la finalidad de facilitar el ejercicio del co-

[28] Artículo 981 Código de Comercio colombiano: "El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario". Artículo 927 del Código de Comercio chileno: "… cuando el dueño o armador de la nave asume la obligación de embarcar mercancías de terceros en lugares determinados, conducirlas y entregarlas en lugares también determinados, el contrato toma el nombre de transporte de mercancías por mar o contrato de transporte marítimo".

mercio en Roma, el derecho creó instituciones que permitían en el desarrollo del comercio la utilización de individuos *alieni iuris*, esclavos o personas libres, quienes actuaban a través de mecanismos de representación. En el ámbito del derecho marítimo podemos particularmente mencionar los efectos de representación otorgados a la actuación del *magister* para poder negociar "en la lejanía", en nombre del *dominus navis* o *exercitor navis*, y el pretor utilizó instituciones de derecho civil, como la *locatio-conductio* adaptándola a las nuevas necesidades que exigía el comercio de su tiempo, para regular el transporte marítimo.

La *locatio-conductio* agrupaba diversas figuras contractuales, con un tratamiento unitario, justificado por la presencia de una entrega o colocación temporal de algo (por el *locator*) en manos de alguien (*conductor*), quien asumía la contraprestación de restituirla. Se distinguieron así tres tipos de *locatio-conductio*: *locatio-conductio rei*, *locatio-conductio operis* y *locatio-conductio operarum*.

Particularmente, en el ámbito del derecho marítimo, la institución de la *locatio-conductio* evolucionó para crear: a) *locatio–conductio navis*, en la cual el *locator* entregaba la nave al *conductor* con la obligación correlativa de este de restituirla una vez transcurrido el término pactado; b) *locatio-conductio navis et operarum magistri et nauticorum*, en la cual se entregaba la nave debidamente dotada, equipada y tripulada para la realización de la travesía marítima y, finalmente, c) *locatio–conductio operis vehendarum mercium*, en la cual el *locator* entregaba la mercancía al *conductor*, quien asumía la obligación de alcanzar un resultado: restituir la mercancía en el sitio de destino.

Ante el incumplimiento del contrato, los pretores romanos otorgaron a los perjudicados la posibilidad de interponer diferentes acciones: *actio ex-locato*, *actio ex-conducto*, además de las denominadas *actio furti*, *actio damni* y *actio ex-recepto*. La *actio ex-recepto* fue creada por el derecho pretoriano con la finalidad de facilitar la agilidad en el tráfico marítimo. El *recepto*, como hecho justificador de la acción procesal, constituía un avance en el derecho romano, en cuanto establecía que por el hecho de la recepción de la mercancía, surgía la obligación de restitución en el destino.

Finalmente, existe una clara vinculación entre la estructura de los contratos de transporte marítimo regulados por el derecho romano y los actualmente vigentes. Así podríamos afirmar la estrecha semejanza entre la *locatio–conductio navis* y la *locatio-conductio navis et operarum magistri et nauticorum* con las figuras fletamentarias reguladas en el artículo 1666 del Código de Comercio colombiano, y, por otro lado, también entre la *locatio–conductio operis vehendarum mercium* y los contratos de transporte marítimo de mercancías, también regulados en el título V del mismo código.

Referencias bibliográficas

Arias, J. & Arias, J. A. (1977). *Derecho romano*, II, (14 Ed.). Madrid: Revista de Derecho Privado.

Arias, J. (1965). El transporte marítimo en el mundo romano. En *Estudios de Derecho Público y Privado en homenaje al Prof. Ignacio Serrano y Serrano, Tomo II* (pp. 27-90). Valladolid: Universidad de Valladolid, Facultad de Derecho, Colegio Mayor Universitario Menéndez Pelayo.

Bonfante, P. (1979). *Instituciones de derecho romano*, (5 Ed.). Madrid: Instituto Editorial Reus.

De la Rosa, P. (1987). Aspectos del intervencionismo estatal en el tráfico comercial durante la época imperial. En *Estudios de Derecho Romano en Honor de Alvaro D'Ors, Separata* (pp. 1011-1025). Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.

De Martino, F. (1980). *Storia economica di Roma antica*. Florencia: Editorial La Nuova Italia.

Díez Picazo, L. (1979). *La representación en el derecho privado*, (1 Ed.). Madrid: Civitas.

D'Ors, A. (2004). *Derecho privado romano*, (10 Ed.). Navarra: Eunsa.

Fernández-Guerra, R. (1989). Notas sobre las modalidades de fletamento en el derecho histórico español de la baja edad media. En I. Arroyo (Dir.). *Anuario de Derecho Marítimo*, *Tomo* VII (pp. 367-379). Barcelona: Gobierno Vasco: Departamento de Transportes y Obras Públicas Garraio eta Herrilan Saila.

García, A. (1978). Fletamentos catalanes medievales. *Revista del Departamento de Historia Medieval y* CC. TT. HH. *de la Universidad de Sevilla* (España), *Historia. Instituciones. Documentos* 5 (pp. 235-256).

Garrigues, J. (1983). *Curso de derecho mercantil*, *Tomo* II, (8 *Ed*.). Madrid: Imprenta Aguirre.

Gómez-Iglesias, A. (2010). Aspectos jurídicos de la actividad comercial en Roma y los "Tituli Picti". *Revista de Estudios Histórico Jurídicos*, XXXII, pp. 62-82.

Guzmán, A. (1996). *Derecho privado romano*, *Tomo* II. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile.

Guzmán, A. (2012). El derecho romano como elemento de la cultura jurídica de nuestros días. *Revista de Derecho Privado*, *Universidad de los Andes*, *enero-junio* 2012, (*Número* 47), pp. 1-16.

Jörs, P. & Kunkel, W. (1965). *Derecho privado romano*, (1 *Ed*.). Barcelona: Ed. Labor.

Kunkel, W. (2009). *Historia del derecho romano*, (8 *impresión de la* 1 *Ed*.). Barcelona: Ed. Ariel.

Martínez, I. (1991). *Los contratos de explotación del buque - Especial referencia al fletamento por tiempo*. Barcelona: Bosch.

Ménager, Leon-Robert. (1960). "Naulum" et "Receptum rem salvam fore" contribution a l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports maritimes en droit romain. *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 4.ª *serie*, *año* 38, pp. 398-435.

Orestano, R. (1967). "Voz RAPPRESENTANZA". En A. Azara & E. Eula (Dirs.), *Novissimo Digesto Italiano*, XIV (pp. 795-797). Torino: Unione Tipografico - Editrice Torinense.

Pardessus, J. M. (1845). *Collection de lois maritimes antérieures au* XVIII*e*. *Siècle*, *Tomo* I. Paris: L'imprimerie royale.

Pugliese, G. (1957). In tema di "Actio Exercitoria". En *Labeo*. *Rassegna di Diritto Romano* 3 (pp. 308-309). Nápoles: Casa Editrice Dottor Eugenio Jovene CEDEJ.

Rubio, J. (1953). *El fletamento en el derecho español*. Madrid: Ed. Rev. de Derecho Privado.

Thomas, J. A. C. (1960). Carriage by Sea. En *Revue Internationale des droits de l'antiquité* RIDA, 3*ième*. *série*, 7 (pp. 489-505). Bruxelles: Office International de librairie.

Valiño, E. (1967). Las acciones adiecticiae qualitatis y sus relaciones básicas en Derecho Romano. En *Anuario de Historia del Derecho Español* 37 (pp. 339-382). Madrid: Ministerio de Justicia de España.